Deutscher Bundestag **Drucksache 18/778**

18. Wahlperiode 12.03.2014

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/652 –

Umsetzung des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

In einer Pressemitteilung des früheren Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hieß es im Juni 2010 zum Fortgang der Bauarbeiten an der Ausbaustrecke Berlin–Dresden: „Ab 2012/2013 sollen weite Teile der Strecke schon mit 200 km/h befahrbar sein, so dass 2012/2013 deutlich höhere Fahrzeitgewinne als ursprünglich geplant realisiert werden können. Der Ausbau verzögert sich also nicht, im Gegenteil, der Bahnkunde profitiert schon deutlich früher von den kürzeren Fahrzeiten."

Dreieinhalb Jahre später ist zu konstatieren, dass die damals angekündigten Fahrzeitgewinne bis heute nicht fahrplanwirksam werden können, da der Ausbau der Strecke ins Stocken geraten war. Auch der später von der Bundesregierung genannte Fertigstellungstermin für Ende 2014 (Bundestagsdrucksache 17/2782) erwies sich im Lichte des tatsächlichen Baufortschritts als Makulatur. Zu diesem Zeitpunkt sollte zwischen Dresden und Berlin ursprünglich ein 80 Kilometer langer Abschnitt eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h erlauben, so dass die Fahrzeit zwischen der Bundeshauptstadt und der Landeshauptstadt des Freistaats Sachsen auf etwa 90 Minuten schrumpfen sollte. Doch die dafür notwendige Beseitigung von 21 höhengleichen Bahnübergängen verläuft sehr schleppend. Eine vollständige Fertigstellung der Ausbaustrecke ist bis heute nicht absehbar, obwohl der Strecke mit internationalen Verkehren im Personen- und Güterverkehr auch für den europäischen Integrationsprozess große Bedeutung zukommt.

Auch die Fertigstellung anderer Vorhaben des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen, wie das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9 – die Ausbaustrecke Leipzig–Dresden oder der Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale haben sich immer wieder verzögert und sind auch im Jahr 25 nach dem Fall des Eisernen Vorhangs noch nicht abgeschlossen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 10. März 2014 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Ausbaustrecke Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden

1. Welche Streckenabschnitte zwischen Werdau Bogendreieck und Leipzig bzw. Dresden sind noch nicht ausgebaut, und wann ist für diese Abschnitte mit dem Baubeginn zu rechnen?

Auf den Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 18/580) wird verwiesen.

2. Welche Investitionen sind bis zum Abschluss des Vorhabens noch zu tätigen, und sind diese Mittel über eine Finanzierungsvereinbarung abgesichert?

Für die auf Bundestagsdrucksache 18/580 als offen bezeichneten Abschnitte sind nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) Investitionen in Höhe von circa 910 Mio. Euro erforderlich. Die hierfür jeweils notwendigen Finanzierungsvereinbarungen werden nach Vorlage der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen geschlossen.

Ausbaustrecke Leipzig–Dresden

3. Welche Streckenabschnitte des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 9 sind noch nicht ausgebaut, und wann ist für diese Abschnitt mit dem Baubeginn zu rechnen?

Auf den Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 18/580) wird verwiesen.

4. Ab wann soll die zwischen Leipzig Hauptbahnhof (Hbf) und Dresden Hbf angestrebte Fahrzeit von 47 Minuten fahrplanwirksam werden?

Dies ist erst nach Abschluss aller Baumaßnahmen möglich.

5. Welche Investitionen sind bis zum Abschluss des Vorhabens noch zu tätigen, und sind diese Mittel über eine Finanzierungsvereinbarung abgesichert?

Das Investitionsvolumen, für das noch keine Finanzierungsvereinbarung vorliegt, wird auf 250 Mio. Euro geschätzt.

Ausbaustrecke Knappenrode–Horka–Bundesgrenze Deutschland/Polen

6. Wann rechnet die Bundesregierung mit den beiden ausstehenden Planfeststellungsbeschlüssen im westlichen Abschnitt der Ausbaustrecke (ABS) Knappenrode–Horka–Bundesgrenze Deutschland/Polen?

Der Beschluss zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2a Knappenrode (a)–Niesky (a) wird im März 2014 und der Beschluss zum PFA 2b Niesky–Horka Gbf (a) wird im August 2014 erwartet. Derzeit wird im PFA 2b das Anhörungsverfahren bei der Landesdirektion Sachsen (LDS) durchgeführt.

7. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, bis wann die bergbaulichen Sanierungsarbeiten im Bereich der Innenkippe Lohsa endgültig ab-

geschlossen werden können, so dass nach der geotechnischen Freigabe die Voraussetzungen zum Wiederaufbau der Strecke 6207 gegeben sind?

Gemäß der Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Lausitzer- und Mitteldeutschen Bergbau Verwaltungsgesellschaft (LMBV) sichert die LMBV zu, dass die DB Netz AG spätestens zum 1. März 2016 das derzeit gesperrte Kippengelände zum Wiederaufbau der Bahnanlage übernehmen kann.

8. Welchen aktualisierten Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Fertigstellung des Bedarfsplanprojekts ABS Knappenrode–Horka–Bundesgrenze Deutschland/Polen?

Die Aufnahme des durchgehenden zweigleisigen elektrischen Zugbetriebes zwischen Knappenrode und Kohlfurt (Wegliniec) soll im September 2017 erfolgen.

9. Welche Teilinbetriebnahmen sind geplant, und bis wann soll das Gesamtprojekt vollständig in Betrieb gehen?

Am 26. März 2014 wird im Bahnhof Knappenrode das elektronische Stellwerk (ESTW) in Betrieb genommen. Im August 2014 geht der Schaltposten Ruhland in Betrieb. Im Oktober 2015 erfolgt die Inbetriebnahme des Umrichterwerkes Lohsa und des ESTW Horka Gbf.

Der Abschluss des Umbaues Bahnhof Horka und der zweigleisige Ausbau des Abschnittes Horka–Grenze Deutschland/Polen ist ebenfalls für Oktober 2015 geplant.

Geplante Streckenelektrifizierung Wegliniec-Zgorzelec–Görlitz durch die PKP Polskie Linie Kolejowe

10. Unterstützt die Bundesregierung das Vorhaben des polnischen Eisenbahninfrastrukturunternehmens PKP Polskie Linie Kolejowe, die Strecke Wegliniec-Zgorzelec–Görlitz zu elektrifizieren, was voraussichtlich bedeuten würde, dass die Bundesrepublik Deutschland die Kosten für die Elektrifizierung des rund einen Kilometer langen Abschnitts von der Staatsgrenze auf dem Neißeviadukt bis in den Bahnhof Görlitz übernehmen müsste?

11. Ist die fachliche Prüfung des genannten Vorhabens hinsichtlich Energieversorgung und sicherungstechnischer Anpassungen durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) mittlerweile abgeschlossen (siehe Bundestagsdrucksache 17/10050), und wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

12. Welche Vereinbarungen bzw. Absprachen hat es bezüglich der Elektrifizierung der Strecke Wegliniec-Zgorzelec–Görlitz in der deutsch-polnischen Arbeitsgruppe zum Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen bisher gegeben (siehe Bundestagsdrucksache 17/14155)?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu finden gegenwärtig Prüfungen der DB Netz AG und Gespräche zwischen DB Netz AG und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) statt. Der Sachverhalt gemäß Bundestagsdrucksache 17/10050 und 17/14155 gilt unverändert.

Dresdner-Bahn in Berlin

13. Welchen Verfahrensstand haben die drei Planfeststellungsverfahren bei der Dresdner-Bahn in Berlin (Berlin-Südkreuz–Blankenfelde) erreicht, und wann rechnet die Bundesregierung mit den Planfeststellungsbeschlüssen in den jeweiligen Abschnitten?

Zum Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 Berlin-Marienfelde der Dresdner-Bahn kann nach Prüfung der letzten noch in Überarbeitung befindlichen 6. Planänderungsunterlage (PÄ) im Jahr 2015 mit einem Planfeststellungsbeschluss (PFB) gerechnet werden.

Für den PFA 2 Berlin-Lichtenrade ist die erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur 3. PÄ abgeschlossen und der PFB wird im Jahr 2014 erwartet.

Im PFA 3 Blankenfelde-Mahlow steht die Auslegung der 3. PÄ bevor und es wird 2015/2016 mit einem Planfeststellungsbeschluss (PFB) gerechnet.

14. Hat der Vorhabenträger gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt bereits signalisiert, dass er das besagte Vorhaben im Abschnitt Lichtenrade in der bisher geplanten Form nicht weiter verfolgen wird (Berliner Morgenpost vom 29. Januar 2014) und zu gegebener Zeit ein neues Planfeststellungsverfahren beantragen wird?

    Wenn nein, wann soll das bisherige Planfeststellungsverfahren endgültig abgebrochen werden?

Nein.

15. Ist das Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsverfahren zu der Erkenntnis gekommen, dass das bisher verfolgte Vorhaben nicht oder nur schwer durchsetzbar ist, oder welche Gründe waren ausschlaggebend dafür, dass die Bundesregierung – namentlich Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Michael Odenwald (Berliner Morgenpost vom 29. Januar 2014) – die zuvor stets abgelehnte Tunnelvariante ins Spiel gebracht hat?

Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

16. Können die Planfeststellungsverfahren in den Abschnitten 1 (Marienfelde) und 3 (Blankenfelde-Mahlow) unabhängig von den beabsichtigten Veränderungen im Abschnitt 2 (Lichtenrade) zu Ende geführt werden, oder gibt es Abhängigkeiten zwischen den drei Planfeststellungsabschnitten, die im Zusammenhang mit einer möglichen Tunnelvariante Anpassungen in den Abschnitten 1 und 3 erforderlich machen?

    Wenn nein, welche Änderungen sind bei den Planfeststellungsunterlagen in den Abschnitten 1 und 3 erforderlich, und welche Auswirkungen hätten diese auf den Fortgang und die Dauer des Verfahrens?

Die Planfeststellungsverfahren (PFV) in allen drei PFA basieren auf einer abgestimmten Planung und stehen insoweit in engem Zusammenhang. Die mögliche Errichtung eines Tunnels in dem mittleren Abschnitt würde in Abhängigkeit von deren Länge Anpassungen in der Trassierung in den beiden angrenzenden Abschnitten nach sich ziehen. Die Dauer des Verfahrens würde sich voraussichtlich um 5 bis 7 Jahre verzögern.

17. Welche Mehrkosten ergeben sich für die von DB-Chef Rüdiger Grube in Aussicht gestellte Tunnelvariante gegenüber der bisher verfolgten ebenerdigen Variante, und mit welchen aktualisierten Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung beim Wiederaufbau der Dresdner-Bahn insgesamt?

Eine Tunnellösung unter Einbeziehung der bestehenden S-Bahn würde nach Schätzung der DB AG Mehrkosten in Höhe von rund 100 Mio. Euro gegenüber der beantragten ebenerdigen Variante erfordern. Die Bundesregierung rechnet derzeit mit Gesamtkosten in Höhe von rund 380 Mio. Euro für den Wiederaufbau der Dresdner Bahn.

18. Geht die Bundesregierung nunmehr davon aus, dass die Wirtschaftlichkeit für die einzelnen vom Eisenbahn-Bundesamt geprüften Tunnelvarianten nachgewiesen werden kann?

    Wenn ja, welche grundlegenden Rahmenbedingungen haben sich seit dem 11. Dezember 2012 verändert (siehe Bundestagsdrucksache 17/11804), dass die Bundesregierung jetzt offenbar davon ausgeht, die Wirtschaftlichkeit für eine Tunnelvariante in Lichtenrade nachweisen zu können?

Dies wurde bundesseitig bisher nicht geprüft.

19. Welche Auswirkungen hat der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für den beabsichtigten Lichtenrader Tunnel auf die Höhe eines möglichen Baukostenzuschusses durch Dritte, wie das Land Berlin?

Keine. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens erfolgt unabhängig von der Finanzierungsquelle.

20. Bis wann strebt die Bundesregierung eine Einigung mit dem Senat von Berlin über eine mögliche finanzielle Beteiligung an den Baukosten des Lichtenrader Tunnels an?

21. Ist die Bundesregierung bereit, den überwiegenden Teil der mit dem Bau des Tunnels verbundenen Mehrkosten zu tragen?

    Wenn ja, bis zu welcher Höhe?

22. Welchen aktualisierten Zeitplan strebt die Bundesregierung für den Wiederaufbau der Dresdner-Bahn zwischen Berlin-Südkreuz und Blankenfelde unter Berücksichtigung einer Tunnellösung in Lichtenrade an?

Die Fragen 20 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Berliner Koalitionsvereinbarung erwartet zunächst die Bundesregierung eine verbindliche Aussage des Berliner Senats hinsichtlich einer finanziellen Beteiligung des Landes an einer Tunnellösung in Abschnitt Lichtenrade.

23. Welcher frühestmögliche Fertigstellungstermin ergäbe sich bei idealem Planungsfortschritt und gesicherter Finanzierung für das Gesamtvorhaben Dresdner-Bahn in Berlin?

Eine Fertigstellung der Dresdner-Bahn ist laut Angabe der DB AG nicht vor Ende des Jahres 2019 möglich.

Ausbaustrecke Berlin–Dresden

24. Für welche Bahnübergangsersatzmaßnahmen zwischen Berlin und Dresden wurden bereits Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und den jeweiligen Straßenbaulastträgern nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abgeschlossen?

Für die Bahnübergangsersatzmaßnahmen

- Rangsdorf, Seebadallee
- Lindenbrück, Zum Campingplatz
- Mückendorf, Teupitzer Weg
- Klein Ziescht
- Kümmritz, Verbindungsstraße Wildau-Wentdorf–Kümmritz

wurden bereits Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und den jeweiligen Straßenbaulastträgern abgeschlossen.

25. Für den Ersatz welcher Bahnübergänge befinden sich Kreuzungsvereinbarungen in Vorbereitung, und welche Kreuzungsvereinbarungen sind nach § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits genehmigt?

Für die Bahnübergänge

- Neuhof, B 96
- Golßen, B 96/B 115
- Falkenhain
- Pitschen-Pickel
- Walddrehna, Pilzheide
- Wehnsdorf, K 6132
- Kleinkrausnik, K 6234
- Brenitz, L 703
- Fischwasser, Fischwasserstraße
- Bad Erna, Grube Erna
- Rückersdorf, Dorfstraße
- Rückersdorf, Bahnhofstraße

befinden sich die Kreuzungsvereinbarungen in Vorbereitung. Die technischen Lösungen sind mit den Straßenbaulastträgern abgestimmt und die Vereinbarungsentwürfe liegen vor.

Genehmigungen des BMVI liegen für die infrage kommenden Bahnübergangsersatzmaßnahmen noch nicht vor. Für die Bahnübergangsersatzmaßnahmen Lindenbrück, Mückendorf, Falkenhain und Pitschen-Pickel liegen die Genehmigungen des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg vor. Hier sind Genehmigungen des BMVI nicht erforderlich.

26. Welche der 21 geplanten Bahnübergangsersatzmaßnahmen sind aktuell fertiggestellt, im Bau oder in der Planung (bitte Planungsstand angeben)?

Die Bahnübergangsersatzmaßnahmen Rangsdorf und Dahlewitz befindet sich im Bau.

Für alle anderen Ersatzmaßnahmen ist die Entwurfsplanung abgeschlossen.

27. Für welche Bahnübergangsersatzmaßnahmen soll es eine Kofinanzierung des kommunalen Finanzierungsanteils durch das Land Brandenburg geben?

Für die Bahnübergangsersatzmaßnahmen

- Rangsdorf
- Lindenbrück
- Mückendorf
- Klein Ziescht
- Altgolßen
- Kümmritz
- Pitschen-Pickel
- Walddrehna
- Schönwalde/Frankena
- Fischwasser
- Bad Erna
- Rückersdorf, Dorfstraße
- Rückersdorf, Bahnhofstraße

steht derzeit eine Kofinanzierung durch das Land Brandenburg in Rede.

28. Bei welchen Bahnübergangsersatzmaßnahmen gibt es trotz Kofinanzierung durch das Land Brandenburg Verzögerungen beim Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit dem kommunalen Straßenbaulastträger?

Zurzeit gibt es keine Verzögerungen im Abschluss der Kreuzungsvereinbarungen.

29. Bis wann plant die DB Netz AG die Strecke Berlin–Dresden, bzw. den mit 200 km/h zu befahrenden Streckenabschnitt mit einer Linienzugbeeinflussung auszurüsten, so dass die Anforderungen nach § 15 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllt werden können?

Die DB Netz AG plant, den mit 200 km/h zu befahrenden Streckenabschnitt 2018 mit ETCS (European Train Controlling System) auszurüsten und zum Fahrplanwechsel 2018/2019 den Abschnitt mit einer Streckengeschwindigkeit von 200 km/h zur Verfügung zu stellen.

30. Bis wann soll die Beseitigung aller Bahnübergänge in dem mit 200 km/h zu befahrenden Streckenabschnitt abgeschlossen sein, so dass die Anforderungen nach § 11 Absatz 2 EBO erfüllt werden?

Die Beseitigung aller Bahnübergänge in dem mit 200 km/h zu befahrenden Streckenabschnitt soll bis Dezember 2017 abgeschlossen werden.

31. Wann ist mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die noch ausstehenden Planfeststellungsabschnitte zu rechnen (PFA 2111, 2113, 2115, 2116, 2251, 2254, 2364, 2365, 2374)?

Der Abschluss der jeweiligen Finanzierungsvereinbarungen zu den genannten Planfeststellungsabschnitten wird nach Vorlage der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen angestrebt.

32. Welche Investitionen sind für die Vollendung des rund 80 Kilometer langen Abschnitts, der nach der überarbeiteten Ausbaukonzeption für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h hergerichtet werden soll, noch zu tätigen?

Für die Fertigstellung des 80 km langen Abschnittes sind noch Investitionen in Höhe von rund 180 Mio. Euro zu tätigen.

33. Welche Investitionen sind für den angestrebten weitgehenden Ausbau auf 200 km/h – also die vollständige Umsetzung der zweiten Baustufe – noch zu tätigen?

Für die vollständige Umsetzung der zweiten Baustufe sind noch Investitionen in Höhe von rund 250 Mio. Euro erforderlich.

34. Wann soll die zwischen Berlin-Südkreuz und Dresden-Neustadt angestrebte Fahrzeit von 74 Minuten (siehe Bundestagsdrucksache 17/2094) fahrplanwirksam werden?

Die Fahrzeit kann erst nach Fertigstellung der zweiten Baustufe der insgesamt 125 km langen ABS Berlin–Dresden und nach Inbetriebnahme der Dresdner-Bahn fahrplanwirksam werden.

35. Welche jeweiligen Streckenhöchstgeschwindigkeiten resultieren daraus zwischen Berlin und Dresden (wenn möglich, bitte grafisch darstellen)?

Die zukünftige Streckengeschwindigkeit stellt sich in den einzelnen Abschnitten wie folgt dar:

Berlin Südkreuz–Landesgrenze km 12,3	160 km/h
Landesgrenze–km 79,2	200 km/h
km 79,2–km 81,9 (Gehrener Bogen)	160 km/h
km 81,9–Hohenleipisch km 115,7	200 km/h
Hohenleipisch–Elsterwerda km 121,9	160 km/h
Elsterwerda–Abzweig Radebeul Zitzschewig	200 km/h
Radebeul Zitzschewig–Dresden-Neustadt	160 km/h

36. Welche Fahrzeiten würden sich nach vollständiger Umsetzung der zweiten Baustufe bzw. der Realisierung der Dresdner-Bahn in Berlin ergeben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 34 verwiesen. Zusätzlich ist die Fertigstellung des Abschnittes Böhla–Weinböhla im Zuge des VDE Nr. 9 erforderlich, um zwischen Berlin Hbf. und Dresden Hbf. bei Verkehrshalten in Berlin Südkreuz und Dresden-Neustadt eine Fahrzeit von voraussichtlich 75 Minuten erzielen zu können.

Ausbau der Knoten Leipzig, Dresden und Chemnitz

37. Welche Investitionen sind für den Ausbau der Knoten Leipzig, Dresden und Chemnitz noch zu tätigen, und sind diese Mittel über eine Finanzierungsvereinbarung abgesichert?

38. Welchen aktualisierten Zeitplan verfolgt die Bundesregierung beim Ausbau der Knoten Leipzig, Dresden und Chemnitz?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gegenwärtig werden für die genannten Knoten Investitionen im Zusammenhang mit der Einbindung der jeweiligen Aus- und Neubaustrecken getätigt. Zu den Details des Knotens Chemnitz wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 18/580) verwiesen.

39. Welche Rolle soll die Zugbildungsanlage Leipzig-Engelsdorf nach Fertigstellung der Zugbildungsanlage Halle-Nord übernehmen?

Gemäß dem KV/Rbf-Konzept der DB Netz AG, welches dem Bedarfsplan zugrunde liegt, ist eine Herabstufung zu Knotenbahnhöfen vorgesehen.

Art und Umfang der tatsächlichen Nutzung der Anlagen in Leipzig-Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt richten sich nach unternehmerischen Erfordernissen der DB Schenker Rail AG bzw. dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen.

40. Wann ist die Einstellung des Ablaufbetriebs in Leipzig-Engelsdorf geplant?

Grundsätzlich ist von einer Einstellung des Ablaufbetriebes in Leipzig-Engelsdorf im Rahmen der Übernahme der Zugbildungsaufgaben in Halle-Nord auszugehen.

41. Welche Funktion soll der Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt langfristig erfüllen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 39 verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333